



An den Grossen Rat

19.5122.02

BVD/P195122

Basel, 19. Juni 2019

Regierungsratsbeschluss vom 18. Juni 2019

Schriftliche Anfrage Sarah Wyss betreffend Cargo sous terrain

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Sarah Wyss dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Im Anzug Harald Friedl (16.5583) wird unter anderem seitens Regierung auf den Nutzen von Cargo sous terrain hingewiesen. Die Regierung bezeichnet das Projekt selbst als "interessantes und visionäres Projekt", stellt aber auch fest, dass noch viele Fragen ungeklärt seien.

Aus Sicht des Regierungsrates ist das Interesse seitens Basel-Stadt verkehrlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Natur. Wie diese jedoch in der Abwägung aussehen, sei noch sehr unklar. Der Regierungsrat will das Projekt weiter beobachten, den Anzug Friedl dementsprechend auch nicht stehen lassen. Der Grosse Rat ist dem Regierungsrat gefolgt.

Da sich das Projekt jedoch laufend weiterentwickelt und Basel-Stadt mit einer aktiven Rolle Stadt das System entscheidend mitprägen könnte, bittet die Antragstellerin um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Kanton Basel-Stadt ist bei der Entwicklung des CST-Pilotprojektes auf dem Wolf-Areal nach meinem Kenntnisstand nicht involviert. Wie verfolgt der Kanton die Entwicklungen diesbezüglich auf dem Wolf? Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, wie die Stadt Zürich in der Arbeitsgruppe City-Logistik von CST mitzuarbeiten um die Kantonssicht einzubringen? Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?
2. Das gesamte Hafenaerial ist in Entwicklung. Der zweite Ast des gesamtschweizerischen CST-Netzes wird absehbar von Härkingen bis nach Basel reichen, mit dem Potenzial, die Schweizerischen Rheinhäfen (Kleinhüningen und Birsfelden) anzuschliessen. Sieht der Regierungsrat ein Potential, im Besonderen in der Entwicklung des trimodalen Hafens CST miteinzubeziehen? Welche Vorteile und welche Nachteile hätte dies aus Sicht der Regierung für die Hafenentwicklung?
3. In den kommenden Jahren wird in Basel die Planung des Rheintunnels der Osttangente von Birsfelden bis zum Autobahnanschluss in Basel Nord aktuell. Der Baubeginn dürfte im Jahr 2029 erfolgen, so dass eine Fertigstellung bis 2035 absehbar ist. Dieser Zeitplan fällt mit dem Bau der zweiten CST-Teilstrecke von Härkingen nach Basel zusammen. Ist der Regierungsrat gewillt, CST mit in diese Planung einzubeziehen um so den Hafen an das gesamtschweizerisch geplante Netz anzubinden? Wie schätzt der Regierungsrat diese Realisierung ein?
4. Auch in der Luftfracht besteht ein Potential für die Anbindung an das CST-Netz mit dem EuroAirport als wichtigstem Frachtflughafen der Swiss. Wie schätzt der Regierungsrat diese Option ein?
5. Wie plant der Regierungsrat das Projekt CST wie in der Anzugsbeantwortung weiterzuverfolgen und sicherzustellen, dass die Möglichkeit einer Verbindung nach Basel generell stärkere Beachtung findet?

Sarah Wyss“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Cargo sous terrain (CST) bietet gemäss diversen Vorstudien möglicherweise Potenziale für die Gestaltung des zukünftigen Güterverkehrs und unter bestimmten Voraussetzungen theoretische Möglichkeiten für die langfristige Entlastung des Nationalstrassennetzes im Rahmen einer Verlagerung des schweren Lastwagenverkehrs von Güterfahrzeugen über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht in ein unterirdisches Tunnelsystem.

Der Regierungsrat sieht beim Strassengüterverkehr allerdings vor allem Handlungsbedarf im Bereich der City-Logistik, daher bei der Zustellung und Abholung von Gütern auf der „letzten Meile“ im Basler Stadtverkehr. Die Initiative von CST auch in diese Richtung ist zu begrüßen. Die tatsächliche Notwendigkeit einer neuen, unterirdischen Verkehrsinfrastruktur ist aus Sicht des Regierungsrates jedoch nicht unbedingt gegeben.

Zum Gesamtprojekt Cargo Sous Terrain hat der Regierungsrat in der Beantwortung des Anzugs Harald Friedl und Konsorten betreffend „den Voraussetzungen für Cargo sous terrain (CST) im Kanton Basel-Stadt schaffen“ vom 19. Dezember 2018 (16.5583.02) bereits ausführlich Stellung genommen. Dieser Anzug wurde vom Grossen Rat entgegen der Aussage in der vorliegenden Schriftlichen Anfrage stehen gelassen. Der Regierungsrat wird deshalb mit Frist bis am 21. März 2021 wieder zum Anzug Friedl berichten.

Zu den spezifischen Fragen:

1. Wie verfolgt der Kanton die Entwicklungen diesbezüglich auf dem Wolf? Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, wie die Stadt Zürich in der Arbeitsgruppe City-Logistik von CST mitzuarbeiten um die Kantonssicht einzubringen? Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?

Der Kanton Basel-Stadt ist auf diversen Ebenen in der Arealentwicklung des Güterbahnhofs Wolf involviert. In diesem Zusammenhang finden Gespräche mit der SBB-Immobilien (Grundstückbesitzerin), mehreren Logistikverbänden und auch mit den CST-Initianten statt. Inwiefern sich CST auf dem Güterbahnhof Wolf positionieren möchte, ist zum aktuellen Zeitpunkt jedoch nicht bekannt. Konkrete Layoutpläne und Linienführungen von CST liegen dem Regierungsrat nicht vor.

Grundsätzlich spricht nichts gegen eine Zusammenarbeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe „City-Logistik“. Der Kanton Basel-Stadt hat gegenüber den CST-Initianten bereits Bereitschaft signalisiert, die Gespräche zu diesem Thema zu vertiefen. Von Seiten CST wurde im Vorfeld eine separate Studie zum Raum Basel in Aussicht gestellt, die bis heute aber noch nicht vorliegt.

2. Sieht der Regierungsrat ein Potential, im Besonderen in der Entwicklung des trimodalen Hafens CST miteinzubeziehen? Welche Vorteile und welche Nachteile hätte dies aus Sicht der Regierung für die Hafenentwicklung?

Klassischerweise werden an den Rheinhäfen Schüttgut, Flüssiggut oder containerisierte Fracht in hohen Losgrößen von Frachtschiffen auf Bahnwagen oder LKWs umgeschlagen. Das Konzept CST ist im Gegensatz dazu eher auf Stückgut im Europaletten-Format ausgerichtet, das mehrheitlich im LKW- und Wagenladungsverkehr verwendet wird. Zudem weist das Konzept im Bereich multimodaler Transportketten noch diverse Lücken auf. So bleibt generell fraglich, wie eine konkrete Schnittstelle von den Rheinschiffen bzw. Güterzügen zu einem unterirdischen CST-System ausgestaltet würde. Auch der tatsächliche Platzbedarf für eine solche Anlage ist nicht bekannt.

Zurzeit liegt dem Regierungsrat weder ein detaillierter Projektbeschreibung noch eine konkret geplante Linienführung seitens CST vor, die bei der Planung des trimodalen Hafens mitberücksichtigt werden könnte. Aufgrund fehlender technischer Grundlagen ist es nicht möglich, die Vor- und

Nachteile eines CST-Hubs für die Hafententwicklung abschliessend zu beurteilen. Nach heutigem Kenntnisstand kann eine Zusatzbelastung der Strasseninfrastruktur durch den internationalen Zufahrtsverkehr, verursacht durch einen allfälligen Basler CST-Hub, nicht ausgeschlossen werden.

3. *Ist der Regierungsrat gewillt, CST mit in Basel die Planung des Rheintunnels einzubeziehen um so den Hafen an das gesamtschweizerisch geplante Netz anzubinden? Wie schätzt der Regierungsrat diese Realisierung ein?*

Ohne konkreten Projektrahmen bzw. ohne konkretes Layout seitens Cargo sous terrain ist ein Einbezug in die Planung nicht möglich. Für die Planung des Rheintunnels federführend ist ausserdem das ASTRA und nicht der Kanton Basel-Stadt.

4. *Auch in der Luftfracht besteht ein Potential für die Anbindung an das CST-Netz mit dem EuroAirport als wichtigstem Frachtflughafen der Swiss. Wie schätzt der Regierungsrat diese Option ein?*

Luftfrachtsendungen werden heute in international standardisierten Luftfrachtcontainern, und -Paletten in unterschiedlichen Grössen gebündelt und versendet. Wie diese Container und Paletten zukünftig in das CST-System integriert werden, wurde seitens CST-Initianten nicht kommuniziert. Analog zur Frage 2. (Rheinhäfen) fehlt auch für die Berücksichtigung von Luftfrachtsendungen ein multimodaler, technischer Schnittstellenbeschrieb seitens CST.

Der EuroAirport Basel befindet sich auf französischem Hoheitsgebiet. Bauliche und betriebliche Fragen werden in einem Schweizerisch-Französischen Staatsvertrag geregelt. Die Frage der Anbindungsmöglichkeiten müsste daher von CST via Bund an die französischen Behörden adressiert werden. Der bisherigen CST-Planung fehlt generell eine grenzüberschreitende Perspektive.

5. *Wie plant der Regierungsrat das Projekt CST wie in der Anzugsbeantwortung weiterzuverfolgen und sicherzustellen, dass die Möglichkeit einer Verbindung nach Basel generell stärkere Beachtung findet?*

Der Kanton Basel-Stadt hat gegenüber CST bereits Bereitschaft signalisiert, die Zusammenarbeit zum Thema City-Logistik zu vertiefen. Sollte sich durch ein City-Logistik Konzept oder aus anderen Gründen herausstellen, dass tatsächlich eine unterirdische Güterverbindung von Härkingen nach Basel erforderlich wird, so wird der Regierungsrat das Gesamtprojekt und dessen verkehrliche, ökologische und wirtschaftliche Auswirkungen erneut evaluieren.

Grundsätzlich bleibt CST aber ein privatwirtschaftliches Projekt. Der konkrete Bedarf nach einer unterirdischen Anbindung müsste in einem ersten Schritt von den entsprechenden regionalen Branchenverbänden initiiert werden. Der Kanton Basel-Stadt steht im kontinuierlichen Dialog mit den entsprechenden Institutionen (HKBB, Logistik-Cluster Region Basel, Spedlogswiss).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin